

**3893 c**

KR-Nr. 391/2000

**Ergänzungsbericht  
des Regierungsrates an den Kantonsrat  
zum dringlichen Postulat KR-Nr. 391/2000  
betreffend äussere Nordumfahrung Zürich**

(vom 11. Dezember 2002)

Der Regierungsrat hat am 12. September 2001 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 391/2000 Bericht erstattet, und die Kommission Planung und Bau hat am 4. Dezember 2001 Antrag gestellt, das dringliche Postulat abzuschreiben (Vorlage 3893 a [Ziffer 6]). Der Kantonsrat folgte dem Antrag an seiner Sitzung vom 24. Juni 2002 nicht. Einem Minderheitsantrag folgend wurde der Regierungsrat eingeladen, bis zum Zeitpunkt der Präsentation der Zweckmässigkeitsprüfung HLS oder spätestens bis zum 31. Dezember 2002 einen Ergänzungsbericht vorzulegen. Im Bericht sind insbesondere die Verkehrsentwicklung bzw. die Entlastungswirkung für das Hochleistungsstrassennetz (Wettingen bis Winterthur) und das Hauptverkehrsstrassennetz (einschliesslich geplanter Umfahrungen) im Zürcher Unterland aufzuzeigen. Im Speziellen soll der Aspekt des Schwerverkehrs behandelt werden. Bei der Beurteilung soll davon ausgegangen werden, dass die äussere Nordumfahrung Bestandteil des Nationalstrassennetzes ist.

---

Der Regierungsrat erstattet daher folgenden Ergänzungsbericht:

**A. Ausgangslage**

**1. Vorgeschichte**

Die Idee einer äusseren Nordumfahrung als Direktverbindung Wettingen–Winterthur wurde im Rahmen der «Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Nordumfahrung Zürich» als Möglichkeit zur Entlastung der bestehenden Nordumfahrung Zürich (N1/N20) untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass die Entlastungswirkung gering wäre, weil die Hauptverkehrsströme mehrheitlich vom Raum Zürich aus gehen und eine äussere Nordumfahrung zu peripher verlaufen würde, um

einen wesentlichen Beitrag an die Verkehrsbewältigung leisten zu können. Als Ergebnis dieser Beurteilung ist die Idee einer äusseren Nordumfahrung mit Abschluss der Phase 1 der ZMB ausgeschieden und in Phase 2 (Überprüfung der technischen Machbarkeit) entsprechend nicht mehr weiterbearbeitet worden.

## **B. Projekt und Kosten**

### **1. Projektbeschreibung**

Die äussere Nordumfahrung stellt eine grossräumige Netzergänzung der Hochleistungsstrassen (HLS) dar, welche die Limmattalautobahn (A1), die Nordumfahrung (A20) sowie die A1 zwischen Zürich Nord und Winterthur vom regionalen Verkehr des Zürcher Unterlandes und vom Transitverkehr Ostschweiz–Mittelland entlasten soll.

Die vorgesehene HLS führt vom Anschluss Wettingen der A1 über Bülach nach Winterthur. Nördlich von Winterthur wird die äussere Nordumfahrung an die A1 angeschlossen. Der Ausbaustandard ist als durchgehende Hochleistungsstrasse mit zwei Fahrstreifen je Richtung und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h (Tunnelstrecken 100 km/h) festgelegt. Zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen einer äusseren Nordumfahrung wurden die in Abbildung 1 eingetragenen Linienführungen und Anschlüsse als Eckvarianten berücksichtigt.

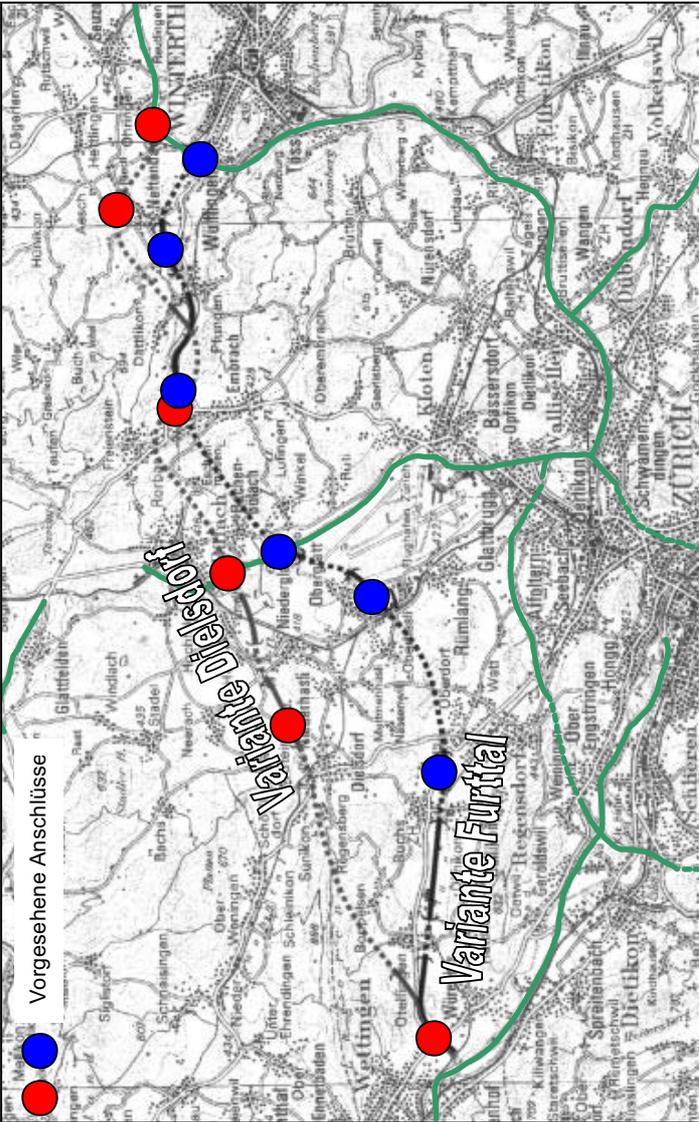


Abbildung 1:  
Äussere Nordumfahrung, angenommene Linienführungen

## **2. Kostenschätzung**

Für die Erstellung der äusseren Nordumfahrung muss auf Grund des heutigen Bearbeitungsstandes mit Kosten in der Grössenordnung von 2,8 bis 3,7 Mia. Franken gerechnet werden.

Mit dem Bau der äusseren Nordumfahrung könnte auf verschiedene Ortsumfahrungen und Entlastungsstrassen verzichtet werden. Die dadurch geschätzten Einsparungen werden auf 450 bis 530 Mio. Franken geschätzt.

## **3. Realisierungszeitraum**

Auf Grund von Erfahrungen mit der Projektierung und dem Bau von andern Strassen im Kanton Zürich wie beispielsweise der N4 im Knonaueramt oder der K53.3 (Zusammenschluss der Oberlandstrasse) müsste damit gerechnet werden, dass die Nordumfahrung frühestens in 15 Jahren zur Verfügung stünde.

Die im Zusammenhang mit der Strategie Hochleistungsstrassen angestellten Finanzierungsüberlegungen zeigen zudem klar, dass sich eine äussere Nordumfahrung in den nächsten 25 bis 30 Jahren nicht finanzieren liesse.

## **C. Verkehrliche Auswirkungen**

Die Erkenntnisse über die verkehrlichen Auswirkungen beruhen auf den im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung der A20 (Gubristunnel) durchgeführten Untersuchungen. Dabei wurden mit Hilfe des kantonalen Verkehrsmodells die Auswirkungen der in Abbildung 1 eingetragenen Eckvarianten für den Zeithorizont 2025 prognostiziert.

### **1. Belastungen auf der äusseren Nordumfahrung**

In Tabelle 1 sind die prognostizierten Belastungen 2025 für die massgebenden Abschnitte der äusseren Nordumfahrung zusammengestellt. Je nach Variante und Abschnitt variieren die Belastungen zwischen 25 000 und 40 000 Fahrzeugen pro durchschnittlichen Werktag (DWV).

<b>Abschnitt</b>	<b>DWV (Fz/Tag)</b>	<b>Abendspitze (Fz/h)</b>
Wettingen–Bülach	25 000 bis 40 000	2900 bis 4200
Bülach–Neftenbach	32 000 bis 38 000	3200 bis 4100
Neftenbach–Winterthur	26 000 bis 29 000	2600

Tabelle 1: Belastungen auf der äusseren Nordumfahrung (Prognose 2025)

## 2. Belastungsänderungen auf den bestehenden Autobahnen

In Tabelle 2 sind die Belastungsänderungen auf Abschnitten der bestehenden Autobahnen gegenüber der Basisvariante dargestellt. Dank den prognostizierten Verkehrsverlagerungen könnte mit einer Verflüssigung des Verkehrs auf dem Autobahnnetz im Raum Zürich Nord gerechnet werden. Die Entlastungswirkung auf der A20 in der Grössenordnung von 10 bis 20% würde jedoch nicht ausreichen, um auf einen Ausbau des Gubristunnels verzichten zu können.

<b>Abschnitt</b>	<b>DWV</b>	<b>Abendspitze</b>
A20 Gubrist	–10%	–10 bis 15%
A20 Affoltern–Seebach	–15 bis 20%	–10 bis 15%
A20 Stelzen	–20%	–10 bis 15%
A51 (Opfikon/Werft)	–5 bis 10%	–5 bis 10%
A51 Bülach	+40 bis 55%	+40 bis 50%

Tabelle 2: Belastungsänderungen auf den bestehenden Autobahnen (gegenüber Basisvariante, Zustand 2025)

## 3. Belastungsänderungen auf den bestehenden Hauptverkehrsstrassen

Tabelle 3 zeigt die Belastungsänderungen auf verschiedenen Abschnitten des Hauptverkehrsstrassennetzes. Die Hauptverkehrsstrassen im Unterland und im Furttal würden durch die äussere Nordumfahrung stark entlastet, und es könnte auf verschiedene Entlastungsstrassen (Taggenbergtunnel, Pfungen, Embrach, Dettenbergtunnel, Höri, Dielsdorf) verzichtet werden.

Abschnitt	DWV	Abendspitze
Furttal (Nordseite)	-30 bis 40%	-20 bis 50%
Bülach-Kloten	+10 bis 40%	+30 bis 80%
Lufingen-Kloten	-20 bis 30%	-20 %
Embrach-Pfungen	-50 bis 80%	-40 bis 60%
Hettlingen-Neftenbach	+10 bis 70%	+20 bis 60%

Tabelle 3: Belastungsänderungen auf den bestehenden Hauptverkehrsstrassen (gegenüber Basisvariante, Zustand 2025)

#### 4. Güterverkehr

Zur Beurteilung der Entwicklung des Güterverkehrs stehen zurzeit zwei Grundlagen zur Verfügung. Zum einen sind im Bericht «Verkehrsentwicklung im Kanton Zürich bis 2025» (Amt für Verkehr, 1999) generelle Prognosen zum Güterverkehr im Wirtschaftsraum Zürich enthalten. Zum andern können mit dem kantonalen Verkehrsmodell Angaben zu den Anteilen des Schwerverkehrs auf den einzelnen Strassenabschnitten (Links) vorausgesagt werden.

Tabelle 4 gibt einen Überblick über die Entwicklung des Güterverkehrs in den einzelnen Segmenten. Auf Grund der Prognose verdoppelt sich der Güterverkehr im Zeitraum 1995 bis 2025 und wächst somit sehr viel stärker als der Personenverkehr (+15% [Mio. Personenfahrten pro Jahr]). Wichtige Gründe dafür sind die anhaltende Integration in den europäischen Wirtschaftsraum und die Liberalisierungstendenzen im Güterverkehr. Auffallend ist der geringe Anteil des Transitverkehrs.

	1995	2025	Wachstumsfaktor
<i>Binnenverkehr</i>			
Strasse	51,6 (96%)	114,2 (97%)	2,2
Schiene	2,0 (4%)	3,6 (3%)	1,8
Total	53,6	117,8	2,2
<i>Ziel-/Quellverkehr</i>			
Strasse	38,2 (85%)	85,9 (83%)	2,3
Schiene	9,7 (15%)	18,1 (17%)	1,9
Total	47,9	104,0	2,2

	1995	2025	Wachstums- faktor
<i>Transitverkehr</i>			
Strasse	0,8 (15%)	keine Prognose auf Grund	
Schiene	4,4 (85%)	grosser Unsicherheiten	
Total	5,2		
<i>Gesamtverkehr</i>			
		(ohne Transit)	(ohne Transit)
Strasse	90,6 (85%)	200,1 (90%)	2,2
Schiene	16,1 (15%)	21,7 (10%)	1,4
Total	106,7	221,7	2,1

Tabelle 4: Entwicklung im Güterverkehr in Mio. Tonnen pro Jahr

In Tabelle 5 sind die mit dem kantonalen Verkehrsmodell ermittelten Anteile des Schwerverkehrs für verschiedene Strassenabschnitte für die Jahre 1998 und 2025 zusammengestellt.

Abschnitt	1998	2025
A1 Limmattal	11%	12%
A20 Gubrist	10%	12%
A51 Opfikon	7%	7%
A51 Bülach	10%	10%
Otelfingen–Buchs	9%	9%
Dällikon–Regensdorf	7%	7%
Regensdorf–Dielsdorf	6%	6%
Höri–Bülach	8%	8%
Embrach–Lufingen	9%	9%
Embrach–Pfungen	11%	11%

Tabelle 5: Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr (aus kantonaalem Verkehrsmodell)

Mit Ausnahme der Autobahnabschnitte A20 (Gubrist) und A1 (Limmattal) bleiben die prozentualen Anteile des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr gleich. Die Konzentration des Schwerverkehrs auf die Hochleistungsstrassen wird in Zukunft noch ausgeprägter sein.

Aus Tabelle 4 ist ersichtlich, dass für den Wirtschaftsraum Zürich der Anteil des Transitverkehrs beim Schwerverkehr sehr gering ist. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass der Ziel- und Quellver-

kehr vor allem durch die Agglomeration Zürich verursacht wird. Die äussere Nordumfahrung bewirkt deshalb keine spürbare Entlastung beim Schwerverkehr auf dem Strassennetz der Agglomeration Zürich.

### **5. Beurteilung des verkehrlichen Nutzens einer äusseren Nordumfahrung**

Mit der äusseren Nordumfahrung könnten die parallel zu ihr verlaufenden Hauptverkehrsstrassen im Zürcher Unterland und im Furtal stark entlastet werden. Das regionale Verkehrsaufkommen allein ist allerdings zu gering, als dass sich der Bau einer neuen Hochleistungsstrasse rechtfertigen liesse.

Die absehbaren Engpässe auf dem Zürcher Strassennetz betreffen in erster Linie die Hochleistungsstrassen, die auch den überwiegenden Teil des Schwerverkehrs aufnehmen. Die äussere Nordumfahrung würde keinen wesentlichen Beitrag zur angestrebten Entlastung des bestehenden Hochleistungsstrassennetzes leisten, weil sie zu peripher zu den hauptsächlichen Verkehrsströmen verläuft. Ausserdem könnte sie erst so spät erstellt werden, dass sie als Lösungsbeitrag für die heutigen Verkehrsprobleme ohnehin nicht in Betracht kommt. Sie bildet daher keine Alternative zum Ausbau der bestehenden Nordumfahrung, verbunden mit einer dritten Röhre am Gubrist. Dieses Ergebnis wird durch die ZMB «Nordumfahrung Zürich», in deren Rahmen eine Vielzahl möglicher Varianten geprüft wurde, bestätigt.

Aus den beiden oben genannten Gründen würde eine äussere Nordumfahrung auf absehbare Zeit keinen wesentlichen Beitrag zur Bewältigung der Verkehrsprobleme im Kanton Zürich leisten. Sie würde allerdings erhebliche finanzielle Mittel binden, die dann für andere Projekte mit einem wesentlich besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis fehlen würden.

Der kantonale Richtplan ist auf einen Zeithorizont von 25 Jahren angelegt. Projekte, die in diesem Zeitraum keine Chance auf Verwirklichung haben, sind nicht in den Richtplan aufzunehmen, sondern der Beurteilung einer späteren Generation zu überlassen. Aber auch auf sehr lange Sicht scheint der Nutzen einer äusseren Nordumfahrung zumindest fraglich, weil sie auf der einen Seite die Agglomeration Zürich mit ihrer grossen Verkehrsnachfrage umfährt, auf der anderen Seite dann aber doch in das bereits überlastete Limmattal mündet.

## **D. Räumliche Auswirkungen**

### **1. Grossräumige Wirkung**

Eine äussere Nordumfahrung Wettingen–Winterthur mit dem Ausbaustandard einer HLS würde als neue Verkehrsachse von grosser Leistungsfähigkeit höhere Geschwindigkeiten und damit für die Verkehrsteilnehmer willkommene Fahrzeitverkürzungen ermöglichen. Die dadurch eingesparte Zeit würde allerdings zu einem gewissen Teil für die Zurücklegung grösserer durchschnittlicher Distanzen verwendet. Als neue leistungsfähige Verkehrsachse, die den Wirtschaftsraum Zürich berührt, würde eine äussere Nordumfahrung es somit ermöglichen, den Wohnort an preiswerteren Lagen weiter weg vom Zentrum zu wählen, beispielsweise auch ausserhalb der Kantons Grenzen. Die Folgen wären eine diffuse, grossräumig wirksame Ausweitung der gefahrenen Fahrzeugkilometer im Kanton Zürich, verbunden mit einer entsprechenden Zunahme der Luftbelastung sowie tendenziell einer Abwanderung guter Steuerzahler.

### **2. Auswirkungen auf die Region Zürcher Unterland**

Bedeutende räumliche Auswirkungen hätte der Bau der äusseren Nordumfahrung vor allem auf das direkt betroffene Zürcher Unterland. Negativ zu bewerten wäre sicherlich die Zerschneidungswirkung für die durchquerte Landschaft und die vom neuen Trasse ausgehenden Lärm- und Luftbelastungen. Beides zusammen führt zu einer Entwertung bisher intakter Landschaftskammern, wichtiger Lebensräume für Tiere und Pflanzen sowie benachbarter Siedlungsgebiete.

Wesentlich wären aber vor allem auch die längerfristig eintretenden Nebeneffekte, die sich in Bezug auf die regionale räumliche Entwicklung ergeben würden. Die mit einer äusseren Nordumfahrung verbundenen neuen Anschlüsse an das HLS-Netz würden das bestehende regionale Erreichbarkeitsgefüge empfindlich verändern. Einerseits würden ruhige, eher ländlich geprägte Gebiete unvermittelt an das nationale Netz angeschlossen und damit einem zusätzlichen Entwicklungsdruck ausgesetzt; andererseits würden die gewachsenen, auf die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ausgerichteten Zentren entsprechend abgewertet und die darauf aufbauenden Planungen aller Stufen unterlaufen.

Aus Sicht der betroffenen Region würde eine äussere Nordumfahrung in erster Linie verbesserte Strassenverbindungen zu entfernter liegenden, hauptsächlich ausserkantonalen Gebieten herstellen. Die

für die regionale Entwicklung wesentlichen Funktionen, namentlich das Wohnen an guten Lagen und das regionale Gewerbe, könnten damit von einer äusseren Nordumfahrung kaum profitieren. Für diese Funktionen sind nämlich in erster Linie gute Verbindungen zu den weiter südlich gelegenen Zentren und den Arbeitsplatzgebieten in der Stadt Zürich, in der Flughafenregion und im mittleren Glattal sowie eine adäquate Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr von Bedeutung.

Hingegen bestünde die Gefahr, dass das Wohnen und das regionale Gewerbe durch neue, durch die verbesserte überregionale Erreichbarkeit begünstigte Nutzungen mit geringer Wertschöpfung verdrängt würden. Auch die damit einhergehenden Begleiterscheinungen, wie Verkehrszunahmen auf dem lokalen und regionalen Strassennetz sowie die Beanspruchung grösserer Flächen durch Zweckbauten, würden das Erscheinungsbild der Region und die örtliche Wohnqualität überwiegend negativ beeinflussen.

Das einzige bedeutende Arbeitsplatzgebiet im Bereich der äusseren Nordumfahrung, für das eine intensive bauliche Entwicklung möglich und erwünscht ist, bildet das Zentrumsgebiet Bülach. Im Zuge des Wandels von einem traditionellen Industrie- zu einem Dienstleistungsstandort könnte hier in absehbarer Zukunft noch eine grössere Zahl von Arbeitsplätzen entstehen. Zur Erschliessung dieser Arbeitsplätze bedarf es allerdings keiner äusseren Nordumfahrung. Über die bestehende Hochleistungsstrasse (A51) ist bereits eine gute Anbindung an das HLS-Netz vorhanden, womit die notwendigen Verbindungen zu den kantonalen Zentren sichergestellt sind. Parallel dazu ist der Knoten Bülach auch in das Zürcher S-Bahn-Netz und in das Schnellzugsnetz der SBB integriert.

### **3. Auswirkungen auf die Region Furttal**

Bei der Variante «Dielsdorf» (vgl. Abbildung 1) würde die äussere Nordumfahrung das Furttal nicht direkt berühren, sondern in einem in der Flanke der Lägeren verlaufenden Tunnel nördlich umfahren. Von daher ergeben sich keine negativen Auswirkungen auf die Landschaft. Es ist aber auch keine Verbesserung der Verkehrserschliessung zu erwarten, da sich der nächstgelegene Anschlusspunkt an die äussere Nordumfahrung in einiger Entfernung, nördlich von Dielsdorf /Niederglatt, befinden würde.

Mit der Variante «Furttal» dagegen würde die äussere Nordumfahrung bis Regensdorf durch das Furttal geführt. Dadurch würde die Landschaft im Furttal stark in Mitleidenschaft gezogen. Mit dem vor-

gesehenen Anschluss Regensdorf würde einerseits eine verbesserte Erschliessung der Region Furttal ermöglicht, andererseits aber zusätzlicher Verkehrsdruck auf die Hauptverkehrsstrasse zwischen Regensdorf und dem bestehenden Autobahnanschluss Zürich-Affoltern entstehen.

#### **4. Moorlandschaft Neeracherried**

Die mit der Variante «Dielsdorf» (vgl. Abbildung 1) vorgeschlagene Linienführung der äusseren Nordumfahrung würde das zwischen Neerach und Höri liegende Neeracherried durchqueren. Bei diesem handelt es sich um eine ins Bundesinventar aufgenommene «Moorlandschaft von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung» (Moorlandschaftsinventar, Nr. 378). Für diese gilt ein in Art. 78 Abs. 5 der Bundesverfassung festgeschriebenes absolutes Veränderungsverbot:

«Es dürfen darin weder Anlagen gebaut noch Bodenveränderungen vorgenommen werden. Ausgenommen sind Einrichtungen, die dem Schutz oder der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung der Moore und Moorlandschaften dienen.»

Eine Interessenabwägung, selbst mit solchen von ebenfalls nationaler Bedeutung, gegenüber dem verfassungsmässigen Veränderungsverbot kommt im Einzelfall nicht in Frage. Interessenabwägung und Verhältnismässigkeitsprüfung sind vielmehr bereits mit der abstrakten Rechtsnorm erfolgt.

Die Landschaft um das Neeracherried wurde auch in das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler aufgenommen (so genanntes BLN-Gebiet). Mit Beschluss des Kantonsrates vom 2. April 2001 wurde sie zudem als kantonales Landschafts-Schutzgebiet festgesetzt (kantonaler Richtplan, Kapitel 3.6.2, Landschafts-Schutzgebiet Nr. 23).

#### **5. Beurteilung der räumlichen Auswirkungen einer äusseren Nordumfahrung**

Im Zuge der kantonalen, regionalen und kommunalen Planungen werden Verkehrserschliessung und Siedlungsentwicklung laufend aufeinander abgestimmt. Insgesamt besteht heute im Zürcher Unterland und im Furttal – wie auch in den übrigen Regionen des Kantons – eine gute, auf die spezifischen regionalen Bedürfnisse ausgerichtete Anbindung an die übergeordneten Verkehrsnetze.

Die direkt betroffenen Regionen Zürcher Unterland und Furttal könnten von einer äusseren Nordumfahrung vor allem durch die zu erwartende Entlastung der parallel verlaufenden Hauptverkehrsstrassen profitieren. Insbesondere könnten einige der heute stark befahrenen Ortsdurchfahrten saniert werden. Dieses Ziel liesse sich allerdings auch durch wesentlich weniger aufwendige Anpassungen beim Hauptverkehrsstrassennetz erreichen.

Von allfälligen neuen Verkehrsbeziehungen könnten das Zürcher Unterland und das Furttal jedoch nur wenig profitieren, weil sie vor allem auf gute Verbindungen zu den kantonalen Zentren (insbesondere zur Stadt Zürich und zum Glattal) angewiesen sind und weniger auf nationale Verbindungen in Richtung Westen und Osten.

Hingegen hätte eine äussere Nordumfahrung erhebliche Eingriffe in die Landschaft zur Folge und würde mit ihren Emissionen die Wohn- und Lebensqualität in den betroffenen Teilen der Region Unterland beeinträchtigen. Es bestünde zudem die Gefahr, dass im Bereich der Anschlüsse das hochwertige Wohnen und das regionale Gewerbe von gebietsfremden, von der grossräumigen Erreichbarkeit profitierenden Nutzungen und den damit verbundenen Nebeneffekten verdrängt würden.

Die Moorlandschaft Neeracherried untersteht verschiedenen bundesrechtlichen und kantonalen Schutzbestimmungen, die bleibende Veränderungen ausschliessen. Die vorgesehene Linienführung der äusseren Nordumfahrung kann in diesem Abschnitt nicht verwirklicht werden.

#### **E. Vereinbarkeit mit den Bestimmungen des kantonalen Richtplans**

Die vorgeschlagene äussere Nordumfahrung würde eine ländlich geprägte Region durchqueren, in der im kantonalen Richtplan nur wenig Siedlungsgebiet ausgeschieden ist. Es bestehen dementsprechend geringe Bauzonenreserven, die zudem eine verhältnismässig tiefe Nutzungsdichte aufweisen. Falls die äussere Nordumfahrung in diesem Gebiet Anschlüsse aufweisen sollte, müsste längerfristig mit einer tief greifenden Veränderung der Siedlungsstruktur im weiteren Einzugsbereich dieser Anschlüsse gerechnet werden.

Zu erwarten wäre eine Verdrängung bisheriger Nutzungsformen (Wohnen und regional verankertes Gewerbe) durch neue, auf die gute überregionale Erreichbarkeit ausgerichtete Nutzungen wie Warenlager und Verteilzentren. Da innerhalb der rechtsgültigen Bauzonen jedoch nur wenig Spielraum für die Aufnahme dieser in der Regel flächenintensiven Nutzungen besteht, würde sich ein erheblicher Druck

zur Ausweitung dieser Bauzonen über die Grenzen des Siedlungsgebietes hinaus ergeben. Eine derartige Entwicklung würde den Charakter der Landschaft grundlegend verändern und stünde in direktem Widerspruch zu den drei Leitlinien des kantonalen Richtplans:

Mit Leitlinie 1 strebt der Kanton Zürich eine Siedlungsentwicklung nach innen an, d. h. die Verwirklichung der für künftige Bedürfnisse benötigten Nutzflächen innerhalb des im kantonalen Richtplan festgesetzten Siedlungsgebiets. Die dafür erforderlichen Flächenpotenziale sind innerhalb der rechtskräftig ausgeschiedenen Bauzonen sowie in Umstrukturierungsgebieten an guten Lagen und in ausreichender Menge vorhanden. Die Erschliessung zusätzlicher Gebiete ausserhalb des bestehenden Siedlungsgebiets würde damit Leitlinie 1 des kantonalen Richtplans zuwiderlaufen.

Neue Siedlungsgebiete entlang einer äusseren Nordumfahrung könnten nur sehr schlecht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden; dies steht aber in Widerspruch zur Leitlinie 2: «Die Entwicklung der Siedlungsgebiete ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.» Die andernfalls erforderliche nachträgliche Erschliessung neuer Siedlungsteile mit dem öffentlichen Verkehr wäre in Erstellung und Betrieb unverhältnismässig teuer und angesichts dringlicherer Ausbaubedürfnisse andernorts jedenfalls nicht zweckmässig.

Schliesslich widerspricht die Errichtung neuer Verkehrsachsen in einer bisher verhältnismässig unverbauten Region auch dem Ziel des Schutzes der offenen Landschaft gemäss Leitlinie 3: «Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und aktiv zu fördern.» Nachdem im dicht genutzten Kanton Zürich grössere zusammenhängende Landschaftsräume selten geworden sind und auch der Landwirtschaft laufend Flächen entzogen werden, ist mit den verbleibenden Landschaften umso sorgfältiger umzugehen.

## **F. Folgerungen**

Insgesamt ergibt sich, dass die äussere Nordumfahrung – trotz hohen Kosten und schwerwiegenden Eingriffen in den Landschaftsraum – nur einen sehr begrenzten verkehrlichen Nutzen mit sich bringen würde. Die absehbaren Engpässe im Zürcher Hochleistungsstrassennetz befinden sich an anderen Stellen, namentlich in der Agglomeration Zürich, im Glattal und im Raum Winterthur. Für diese stark belasteten Abschnitte werden im Rahmen der Strategie HLS geeignete Massnahmen und Ausbauprojekte erarbeitet. Zudem zeigen Fi-

nanzierungsüberlegungen klar, dass sich eine äussere Nordumfahrung in den nächsten 25 bis 30 Jahren nicht finanzieren liesse.

Wie in zahlreichen anderen Regionen wird auch im Zürcher Unterland und im Furttal eine Entlastung der Ortsdurchfahrten vom übermässigen Strassenverkehr gewünscht. Die Strategie HLS wird auch verschiedene Begleitmassnahmen umfassen, namentlich Anpassungen am untergeordneten Strassennetz, die zu einer Lösung dieser Probleme beitragen sollten. Die Ergebnisse der laufenden Arbeiten an der Strategie HLS werden in Kürze vorliegen. Falls nach einer Verwirklichung der dort vorgesehenen Massnahmen noch zusätzlicher Handlungsbedarf besteht, kann eine weitere Entlastung der Ortsdurchfahrten kostengünstiger, landschaftsschonender und vor allem auch zielgerichteter durch einzelne Ausbauten am Hauptverkehrsstrassennetz erreicht werden.

Auf einen Eintrag der äusseren Nordumfahrung in den kantonalen Richtplan ist aus den dargelegten Gründen zu verzichten

## **G. Zusammenfassung**

Die äussere Nordumfahrung wurde einerseits in Bezug auf ihre Kostenwirksamkeit, andererseits in Bezug auf ihre zu erwartenden verkehrlichen und räumlichen Auswirkungen sowie auf die Vereinbarkeit mit den übergeordneten Bestimmungen des kantonalen Richtplans untersucht.

Dabei hat sich gezeigt, dass

- die äussere Nordumfahrung trotz hohen finanziellen Aufwendungen nur wenig zur Behebung der Engpässe im Zürcher Hochleistungsstrassennetz beitragen würde. Diese Engpässe werden durch die im Rahmen der Strategie HLS erarbeiteten Massnahmen und Ausbauten wesentlich wirkungsvoller angegangen;
- die äussere Nordumfahrung für die Befriedigung der regionalen Bedürfnisse überdimensioniert wäre. Die erwünschte Entlastung der Ortsumfahrungen kann – sofern nach Umsetzung der mit der Strategie HLS verbundenen Begleitmassnahmen noch Bedarf besteht – kostengünstiger und landschaftsschonender durch einzelne Massnahmen am Hauptverkehrsstrassennetz erreicht werden;
- die äussere Nordumfahrung die innerkantonal erforderliche Erreichbarkeit in den durchfahrenen Regionen nicht wesentlich verbessert. Es bestünde im Gegenteil die Gefahr, dass der Eingriff ins regionale Erreichbarkeitsgefüge unerwünschte Strukturveränderungen mit sich bringen würde.

- Ausserdem wurde festgestellt, dass die bundesrechtlichen Bestimmungen eine Durchquerung der Moorlandschaft Neeracherried ausschliessen.

Im Zuge der kantonalen, regionalen und kommunalen Planungen werden Verkehrserschliessung und Siedlungsentwicklung laufend aufeinander abgestimmt. Insgesamt besteht heute im Zürcher Unterland – wie auch in den übrigen Regionen des Kantons – eine zweckmässige, auf die regionalen Bedürfnisse ausgerichtete Anbindung an die übergeordneten Verkehrsnetze.

Gemäss der räumlichen Entwicklungsstrategie des Kantons Zürich sind zusammenhängende naturnahe Räume zu schonen, ist die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen durch eine Siedlungsentwicklung nach innen sicherzustellen und die Entwicklung der Siedlungsgebiete schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Sowohl wegen der direkten Eingriffe in den Landschaftsraum wie auch wegen der längerfristig zu erwartenden Nebeneffekte in Bezug auf die Siedlungsentwicklung stünde die äussere Nordumfahrung in Widerspruch zu diesen Zielsetzungen. Sie ist daher mit den übergeordneten Bestimmungen des kantonalen Richtplans nicht vereinbar. Auf einen Eintrag der äusseren Nordumfahrung in den kantonalen Richtplan ist aus den dargelegten Gründen zu verzichten.

Gestützt auf diesen Ergänzungsbericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das dringliche Postulat KR-Nr. 391/2000 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Buschor	Husi